296-89

AUSTRIAN 64906
AUS. MAY 25, 1914

296-89

Fig. 1

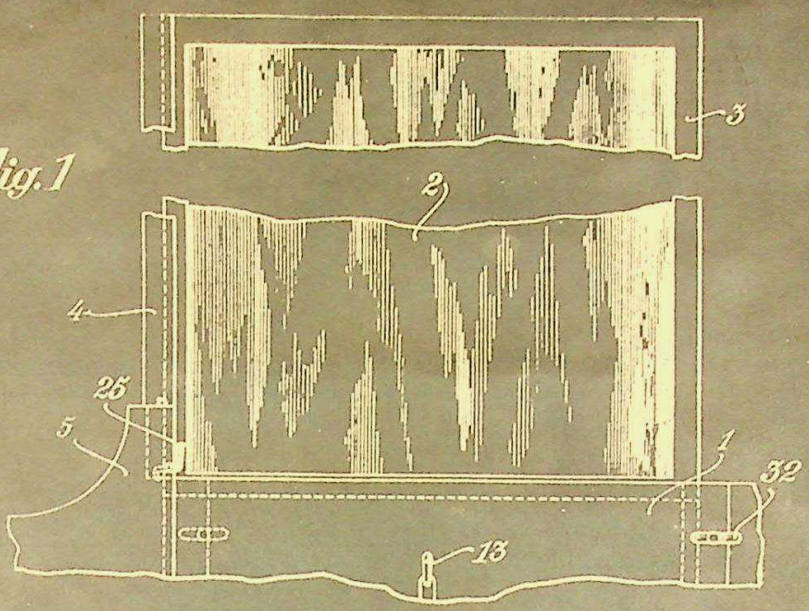


Fig. 2

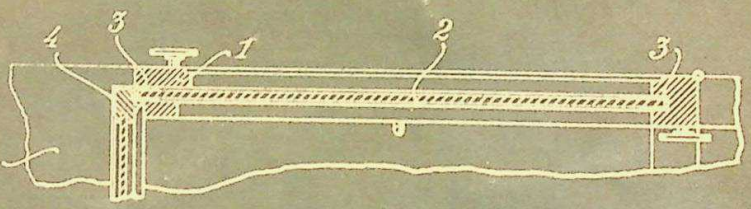


Fig. 6

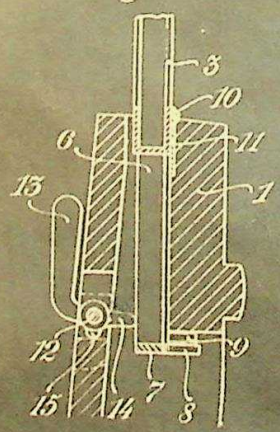


Fig. 7

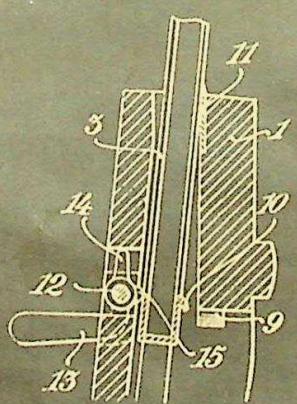
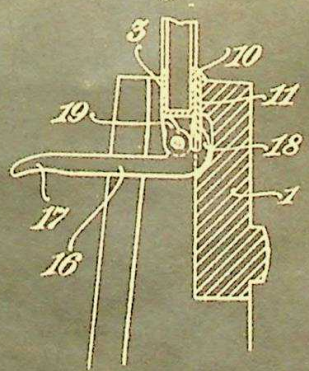


Fig. 8



Front and side shields lower into body.

Zu der Patentschrift
№ 63863.

Zur Patentschrift
№ 64906.

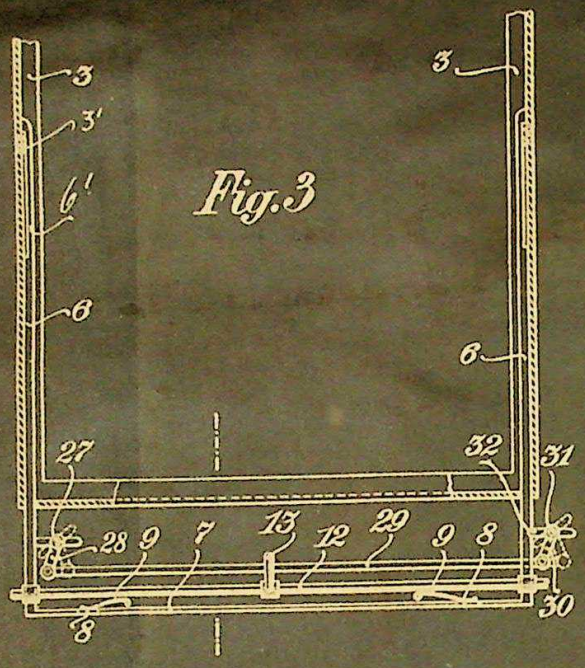


Fig.3

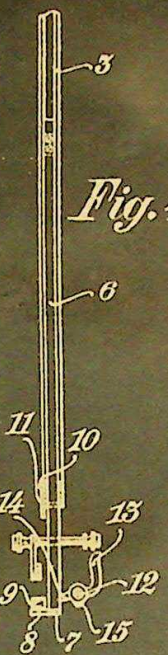


Fig.4

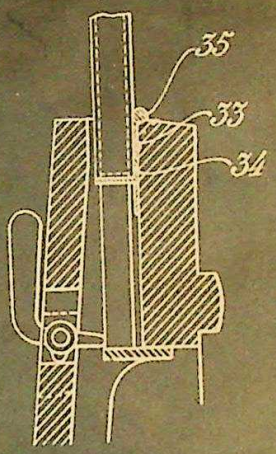


Fig.12

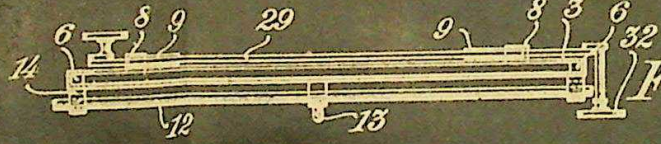


Fig.5

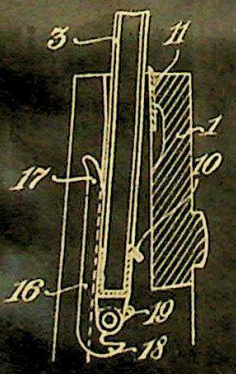


Fig.9

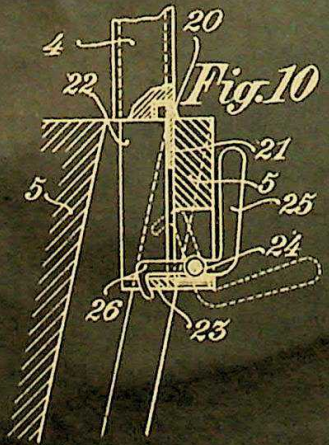


Fig.10

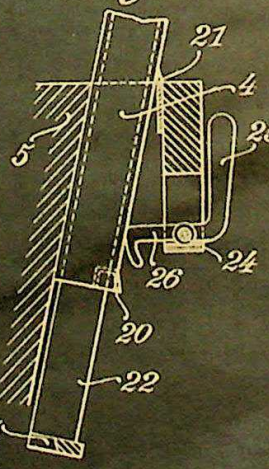


Fig.11

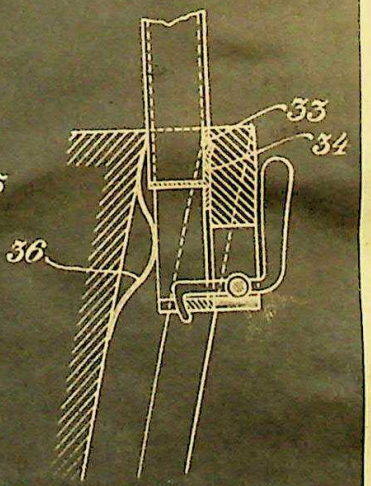


Fig.13

Firma J. REICHELT & Cie. in WIEN.

Fenster, insbesondere für Automobil-Karosserien.

Angemeldet am 10. Jänner 1912. — Beginn der Patentdauer: 1. Jänner 1914.

Der Gegenstand der vorliegenden Erfindung bezieht sich auf Fenster, insbesondere für Automobil-Karosserien, und bezweckt, derartige Fenster, welche in hochgezogenem Zustande freistehen, einerseits in ihrer Stellung mit Sicherheit festzuhalten und andererseits durch die Feststellvorrichtung einen dichten Abschluß zu erzielen. Gemäß der Erfindung wird dies in der Weise erreicht, daß ein nach oben offener und an der offenen Seite mit seinen Schenkeln in den hohlen Rahmenleisten des Fensters gleitbarer und mit demselben durch Zapfen und Nut in Verbindung stehender Führungsrahmen vorgesehen ist, der beim Hochziehen des Fensters als Führung dient und von einer bestimmten Ausschublänge an, welche von der Schlitzlänge abhängt, bis zum Höchstausschub vom Fensterrahmen mitgenommen wird. Hiedurch erhält das freistehende Fenster eine gute und sichere Führung, wobei die verdrehbaren Exzenter, Daumen oder dgl., welche das Fenster festklemmen, gegen die Schenkel des Führungsrahmens wirken. Durch die teleskopartige Verbindung des Fensterrahmens mit seinem Führungsrahmen wird erreicht, daß die Baulänge beider Teile in zusammengeschobenem Zustande verringert werden kann und kann eine sichere Führung freistehender Fenster in Wagen erreicht werden, die eine verhältnismäßig niedere Bauhöhe des Wagenkastens aufweisen. Eine mehrfache Sicherung des freistehenden Fensters in seiner Lage und ein besonderer dichter Abschluß wird hiebei dadurch erzielt, daß außer den mit Handgriff zu betätigenden Klemmorganen am Rahmen des Fensters und der Wagenwandung Sperrorgane angeordnet sind, die beim Hochschieben des Fensters in der oberen Grenzlage desselben in Eingriff treten und durch Anpressen der verschwenkbaren Klemmorgane an den Fensterrahmen durch Druck- oder Zugwirkung fest gegeneinandergepreßt werden.

In der Zeichnung sind mehrere Ausführungsbeispiele des Erfindungsgegenstandes zur Darstellung gebracht und zeigt Fig. 1 und 2 in Aufriß und Draufsicht, teilweise im Schnitt, ein Seitenfenster und ein Fenster an der Brustwand in geschlossenem Zustand; die Fig. 3, 4 und 5 zeigen in Aufriß, Seitenansicht und Draufsicht ein Ausführungsbeispiel der Feststelleinrichtung für ein Seitenfenster, während die Fig. 6 und 7, 8 und 9 sowie 10 und 11 verschiedene Ausführungsformen von Feststellvorrichtungen für Karosseriefenster in ganz bzw. teilweise ausgeschobenem Zustande veranschaulichen. Die Fig. 12 und 13 veranschaulichen eine andere Ausführungsform der Dichtungseinrichtung an der unteren Rahmenleiste für das Vorderfenster an der Brustwand bzw. die Seitenfenster.

In der Wagentür *1* ist der die Fensterscheibe *2* haltende einfache, U-förmige Metallrahmen *3* in bekannter Weise verschiebbar. Der Rahmen *4* des in der Brustwand *5* verschiebbaren Fensters stützt sich in hochgezogenem Zustande, wie Fig. 2 zeigt, vermittelst Verfalzung der Seitenrahmenteile an das Türfenster, so daß die beiden Rahmen in ihrem Zusammenstoß eine dichte Verbindung ohne Anwendung einer Säule aus Holz, Metall oder dgl. bilden, wobei jedes Fenster unabhängig vom anderen aufgestellt oder versenkt werden kann. Gemäß der in den Fig. 3 bis 5 dargestellten Ausführungsform sind zwei nach aufwärts gerichtete Schenkel *6* vorgesehen, die durch eine Schiene *7* verbunden, einen nach oben zu offenen Rahmen bilden, dessen Schenkel *6* in den im Querschnitt U-förmigen Rahmenleisten *3* des Fensters gleitbar sind. An den Schenkeln *6* des Rahmens *6, 7, 6* ist je eine Nut *6'* vorgesehen, in welche ein Zapfen *3'* der Rahmenleisten *3* eingreift. Beim Hochziehen des Fensters wird sohin der Zapfen *3'* in der Nut gleiten, bis er an das obere Ende der Nut *6'* anstößt. Beim weiteren Hochziehen des Fensters wird der Rahmen *6, 7, 6* vom Fenster mitgenommen. Die Schiene *7* trägt seitlich vorstehende Nasen *8*, gegen welche in ganz ausgeschobenem Zustande des Fensters Blattfedern *9* zur Wirkung kommen. An dem unteren Querstück des Rahmens *3* ist eine schräge Schiene *10* vorgesehen, welche sich unter der Wirkung der Federn *9* fest auf die an der Türe *1* befestigte Schiene *11* aufsetzt und einen dichten Abschluß insbesondere gegen das Eindringen von Regenwasser bildet. An der Innenseite des Rahmens *3* ist an der Türe eine Achse *12* mittels eines Handgriffes *13* verdrehbar angeordnet, an deren Enden je ein längerer und ein kürzerer Arm *14, 15* vorgesehen ist. Bei ganz hochgeschobenem Fenster kann durch Verdrehen der Achse *12* vermittelst des Handgriffes *13* der Arm *14* an die seitlichen, mit dem Rahmen *3* verbundenen Schienen *6* angepreßt werden, wodurch eine Feststellung des ganzen Fensters erfolgt. Durch die sichere Führung, welche die Schienen *6* im Rahmen *3* erhalten und den Verband derselben untereinander durch die Querschiene *7* wird das freistehende Fenster gegen jede Erschütterung feststehend gehalten, wobei der Hebelarm *14* in einer derartigen Stellung sich befindet, in welcher er gegen unbeabsichtigtes Zurückdrehen gesichert ist (Fig. 6). In Fig. 7 ist das Fenster in teilweise geöffnetem Zustande veranschaulicht, in welcher Stellung der kürzere Arm *15* an der Achse *12* gegen den Rahmen *3* gepreßt ist und die Feststellung bewirkt.

Bei der in Fig. 8 und 9 veranschaulichten Ausführungsform ist am unteren Querteil des Rahmens *3* ein Hebel *16* mit Handgriff *17* verschwenkbar gelagert. Dieser Hebel *16* trägt einen

hakenförmigen Fortsatz *18*, der in Schließstellung die Schiene *11* untergreift und hiedurch den Fensterrahmen mit seiner Schiene *10* an der Türe *1* bzw. deren Schiene *11* festzieht; ein zweiter, gerader Fortsatz *19* des Hebels *16* bewirkt, wie Fig. 8 zeigt, eine Sicherung gegen unbeabsichtigtes Verdrehen desselben aus der Schließstellung. Fig. 9 zeigt die Stellung des Hebels *16* bei Herablassen des Fensters.

Das an der Brustwand *5* angeordnete Fenster ist gemäß der in Fig. 10 und 11 dargestellten Ausführungsform am unteren Querteil des Rahmens *4* gleichfalls mit einer schrägen Schiene *20* versehen, die den einen Schenkel eines U-förmigen Profiles bildet. An der Brustwand *5* ist eine Schiene *21* vorgesehen, auf welche sich die U-förmige Schiene *20* in Schließstellung des Fensters aufsetzt. Im Rahmen *4* sind Schienen *22* geführt und befestigt, die vermittelst einer Querschiene *23* an ihrem freien Ende miteinander verbunden sind. An der Brustwand *5* ist eine Achse *24* angeordnet, die vermittelst des Handgriffes *25* verdreht werden kann. An den Enden dieser Achse sitzt je ein Haken *26*, der, wie Fig. 10 zeigt, in eine Ausnehmung der Querschiene *23* greifen kann. Die zur Drehachse des Hakens exzentrische Krümmung desselben gestattet, die Schienen *22*, *23* und somit auch den Fensterrahmen fest gegen die Brustwand *5* zu ziehen und das ganz ausgeschobene, freistehende Fenster gegen alle Erschütterungen festzustellen. Wie Fig. 11 zeigt, dient die äußere Krümmung des Hakens *26* dazu, das Fenster teilweise ausgeschoben in beliebiger Höhe festzustellen.

Um für das Senken des Rahmens freien Platz in der Türe zu gewinnen, ist der Bolzen *27* der Türschnalle nicht durchgehend ausgeführt, sondern er trägt (Fig. 3, 4 und 5) einen Arm *28*, der vermittelst einer Zugstange *29* und einem Arm *30* mit einem zweiten Bolzen *31* an der rückwärtigen Türkante gelenkig verbunden ist. Durch Betätigung dieser Schnalle *32*, welche vom Rücksitz leicht erreichbar ist, kann das Schloß geöffnet werden.

In Fig. 12 und 13 ist eine abgeänderte Ausführungsform eines Vorderfensters (Fig. 13) bzw. eines Seitenfensters (Fig. 12) zur Darstellung gebracht, welche Ausführungsform sich insoferne von den bereits beschriebenen Ausführungsformen unterscheiden, als die an der Tür vorgesehene Schiene *33* (Fig. 12) versenkt, d. i. unterhalb der oberen Kante der Türe angeordnet ist und die am Rahmen *3* vorgesehene Leiste *34* an der oberen Kante nach auswärts gebogen ist, so daß bei hochgeschobenem Fenster die Leiste *34* hinter die Leiste *33* tritt und auf diese Weise ein dichter Verschluß herbeigeführt wird, der durch einen an der Kante der Tür vorgesehenen Streifen *35* aus Filz oder dgl. noch erhöht werden kann. Die gleiche Anordnung einer Leiste *33* am Wagenteil und einer Leiste *34* am Rahmen des Fensters kann auch, wie Fig. 13 zeigt, beim vorderen Fenster an der Brustwand angewendet werden. Hiebei kann eine Feder *36* vorgesehen sein, welche den unteren Teil des Fensters an die Brustwand anpreßt. Die Anordnung eines Filzstreifens *35* verhindert gleichzeitig das sonst unvermeidliche Abschürfen bei Betätigung des Fensters.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Fenster, insbesondere für Automobil-Karosserien, gekennzeichnet durch einen nach oben offenen und an der offenen Seite mit seinen Schenkeln *(6)* in den hohlen Rahmenleisten *(3)* des Fensters gleitbar angeordneten Führungsrahmen *(6, 7, 6)*, der beim Hochziehen des Fensters von einer bestimmten Ausschublänge an bis zum Höchstausschub mitgenommen wird und das freistehende Fenster führt, wobei die verdrehbaren Exzenter, Daumen oder dgl., welche das Fenster festklemmen, gegen die Schenkel *(6)* des Führungsrahmens *(6, 7, 6)* wirken.

2. Fenster nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß außer den mit Handgriff zu betätigenden Klemmorganen *(14)* am Rahmen des Fensters und der Wagenwandung Sperrorgane *(10, 11* bzw. *20, 21)* angeordnet sind, die beim Hochschieben des Fensters in der oberen Grenzlage desselben in Eingriff treten und durch Anpressen der verschwenkbaren Klemmorgane *(14)* an den Fensterrahmen durch Druck- oder Zugwirkung fest gegeneinandergepreßt werden, zum Zwecke, das freistehende Fenster in seiner Lage mehrfach zu sichern und einen dichten Abschluß zu bewirken.

3. Fenster nach Anspruch 1 bzw. 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß an dem mit Handgriff *(17)* versehenen Hebel *(16)* ein hakenartiger Fortsatz *(18)* angeordnet ist, der die an der Tür oder der Brustwand vorgesehene Schiene *(11)* untergreift und die am Fensterrahmen feste schräge Leiste *(10)* an die Schiene dichtend anpreßt, während ein zweiter Fortsatz *(19)* des Hebels *(16)* sich an die Unterseite des Rahmens anlegt, zum Zwecke, das freistehende Fenster in seiner Lage derart mehrfach zu sichern, daß es nach keiner Seite hin nachgeben kann.

4. Fenster nach Anspruch 1 bzw. 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Bolzen *(27)*, welcher die Türschnalle trägt, mit einem Arm *(28)* versehen ist, der vermittelst einer Zugstange *(29)* und eines Armes *(30)* mit einem zweiten, an der rückwärtigen Türkante angeordneten Bolzen *(31)* in gelenkiger Verbindung steht, um für das Senken des Rahmens freien Platz in der Tür zu gewinnen.

Austrian Patent 64,906. Aus. May 25, 1914.

J. Reichelt & Cie, Vienna.

Window, especially for Automobile Bodies. 1 Sheet

Appl'n filed January 10, 1912. Beginning of Duration of Patent January 1, 1914.

Klasse 63c.

The object of the present invention has reference to a window especially for automobile bodies, and has in view that kind of a window which is freely disposed in its raised condition; on the one hand, to hold it securely in its position, and on the other hand, to attain a tight closing through securing devices. According to the invention, the way in which this is accomplished is by providing a guiding frame, open at the top and adjustable at its open side by means of shanks in hollow frame moldings with which it is united by means of studs and grooves, which frame when the window is raised serves as a guide and is carried along with the window frame from a definite drawn-out length (which is dependent upon the length of the slot) up to the highest drawn-out length. In this way the freely disposed window obtains a firm and secure guiding, whereby the turnable eccentries, thumbscrews or the like which clamp the window, operate against the shanks of the guiding frame. Through the telescopic connection of the window frame with the guiding frame, the object is obtained that the constructional length of both parts in their contracted position may be reduced and a certain guiding of freely disposed windows in the vehicle can be obtained, which windows allow a proportionately lower constructional height of the vehicle body. A manifold securing of the freely disposed window in its position and an especially tight closing is in this way accomplished, in that, outside of the handle actuated securing means at the frame of the window and the vehicle walls, locking devices are arranged which, when the window is raised, catch the upper border thereof and are rigidly pressed against each other by pressing the oscillatable securing devices at the window frame through a pushing or pulling action.

In the drawing a number of species of the object of the invention are represented. Figures 1 and 2 show in elevation and plan, partly in section, a side window and a front wall window in their closed position; Figures 3, 4 and 5 show an elevation, a side view and a plan view of one species of the window arrangement for a side window; while Figures 6, 7, 8 and 9 as well as 10 and 11 represent various species of securing means for body windows in fully and partly raised position. Figures 12 and 13 represent another species of the arrangement for a tight connection for the front window at the front wall and the side window at the lower frame bar.

In the vehicle door 1 the window pane 2 is held by a plain U-shaped metallic frame 3 shiftable in a known way. The frame 4 of the shiftable window in the front wall in its elevated position, as shown in Figure 3,

supports itself at the door window by means of rabbeting of the side frame parts so that the two frames by their impact form a tight connection without the application of a column of wood, metal or the like, whereby each window may be raised or lowered independently of the other.

According to the species shown in Figures 3 to 5, two upwardly directed shanks 6 are provided which with a joining rail 7 form a frame to be opened at the top and whose shanks 6 are slidable in the cross-sectional U-shaped frame bar 3 of the window. At each shank 6 of the frame 6, 7, 6, a slot 6' is provided in which a stud 3' of the frame bar 3 runs. By raising the window the stud 3' as a consequence slides in the slot until it strikes the upper end of the slot 6'. With further raising of the window, the frame 6,7,6 is taken along with the window. The rail 7 carries lateral projecting noses 8, against which, in the completely raised position of the window, flat spring 9 come into action.

At the lower transverse piece of the frame 3 a cross rail 10 is provided which under the action of the spring 9 firmly sets itself on the rail 11 fastened on the door 1 and forms a tight closure especially against the penetration of rain.

On the inside of the frame 3 at the door, there is arranged a rod 12 turnable by means of a handle and at whose ends a long and short arm 14,15 are provided. When the window is fully raised the arm 14 can be pressed against the lateral rails 6 associated with the frame 3, by rotating the rod 12 by means of the handle 13, whereby the securing of the entire window results. Due to the certain guiding received by the rails 6 in the frame 3 and their union with each other by means of the transverse rail 7, the freely disposed window is rigidly held against every shock, whereby the lever arm 14 finds itself in such a position that it is secured against unintentional reverse turning (Figure 6).

In Figure 7 the window is shown in partly open condition, in which position the shorter arm 15 of the rod 12 is pressed against the frame 3 and effects the securing.

With the species shown in Figures 8 and 9, a lever 16 with a handle 17 is oscillatably positioned at the lower transverse part of the frame 3. This lever 16 carries a hook like projection 18 which catches under the rail 11 in the final position and in this way rigidly draws the window frame with its rail 10 against the door 1 and its rail 11. A second straight projection 19 of the lever 16 effects, as shown in Figure 8, a safeguard against unintentional turning of the same from the final position. Figure 9 shows the position of the lever 16 when the window is to be lowered.

The window arranged at the front wall 5, according to the species shown in Figures 10 and 11, is likewise provided

at the lower transverse part of the frame 4 with a cross rail 20, which forms one leg of a U-shaped profile. At the front wall 5 a rail 21 is provided upon which the U-shaped rail 20 rests in the final position. In the frame 4, rails 22 are placed and fastened and are united to each other at their free ends by means of a transverse rail 23. At the front wall 5 there is arranged a shaft 24 which may be rotated by means of a handle 25. At each end of this shaft there is arranged a hook 26 which, as shown in Figure 10, may catch in a recess of the transverse rail 23. The eccentric cambering due to the turning axis of the hook allows the rails 22, 20, and consequently also the window frame, to be rigidly drawn against the front wall 5 and the entire outwardly drawn freely disposed window to be secured against all shocks. As Figure 11 shows the outward cambering of the hook 26 serves to hold the window, when partly shoved out, in any desired position.

In order to obtain sufficient room in the door for the lowering of the frame, the stud 27 of the door latch is not lead through the door but it carries (Figures 3, 4 and 5) an arm 28 which is articulated at the rearward edge of the door with a second stud 31 by means of a pull bar 29 and an arm 30. Through the actuation of this latch 32, which is easily asseccible from the rear seat, the lock may be opened.

In Figures 12 and 13 a different species is represented, a front window (Figure 13) and a side window (Figure 12), which species distinguishes itself from the species already described insofar that the rail 33 (Figure 12) at the door is countersunk, i.e., is arranged below the upper edge of the door, and the bar 34 provided at the frame 3 is bent outwards its upper edge, so that when the window is raised the bar 34 passes back of the bar 33, and in this way a tight closing is brought about which can be further increased by means of a strip 35 of felt or the like provided at the edge of the door. In addition, a spring 36 may be provided which presses the lower part of the window against the front wall. The arrangement of a felt strip 35 prevents at the same time the otherwise unavoidable scratching when actuating the windows.

CLAIMS.

1. Window especially for automobile bodies, characterized by an open top guiding frame (6, 7, 6) provided with shanks (6) at the open side and slidably arranged in the hollow frame bar (3) of the window, and which, when raising the window and after a definite partial raising, are taken along to the highest position and guide the freely disposed window, in connection with which the turnable eccentrics, thumbscrews, or the like which secure the window, act against the shank (6) of the guiding frame (6,7,6).

2. Window according to claim 1 thereby characterized, that outside of the handle actuated securing means (14) at the window frame and the vehicle walls, securing means (10, 11 and 20,21) are arranged, which, when raising the window, catch in the upper border thereof and which, through the pressing of the rockable securing means 14 against the window frame through pressure or pull action, are rigidly pressed against each other for the purpose that the freely disposed window is more securely secured in its position and to effect a tight closing.

3. Window according to claims 1 and 2 thereby characterized, that at the lever (16) provided with a handle (17) a hook like projection (18) is arranged, which catches in the rail (11) provided in the door or front wall and closely presses the rigid transverse strip 10 of the window frame against the rail, while a second projection (19) of the lever (16) seats itself against the under side of the frame for the purpose of securing the freely disposed window more securely in position and so that it is unable to give toward either side.

4. Window according to claims 1 to 3 thereby characterized ~~thereby~~ that the studs (27) which carry the door lock, and provided with an arm (28) which by means of a draft rod (29) and an arm (30) stands in linked connection with a second stud (31) arranged at the rear edge of the door, in order to allow sufficient room in the door for the lowering of the frame.

Translation
OMR Div 10
Feb. 18, 1926